

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 28

April - Mei 2007

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- *voormalige binnenvaartschepen*
- *voormalige zeeschepen*
- *voormalige vissersschepen*
- *voormalige marineschepen*
- *voormalige sleep- en duwboten*
- *woonschepen*
- *als pleziervaartuig gebouwde schepen*

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos , Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon de Waard en Janneke Bos
Aan dit nummer werkten mee: Henk Bos (HB), Simon de Waard (SdW), Hendrik Boland en Janneke Bos (JB)

Productie en uitgever: Expertisebureau Bos (c) 2007, website: **http://www.xs4all.nl/~bosq/**
Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl**

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- *de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)*
- *de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)*
- *de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)*
- *de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)*
- *de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW).*
- *Zeekadettenkorps Nederland (ZKK)*
- *Scouting Nederland (SN)*

*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn op aanvraag te verkrijgen. Zie index op de website.*

Voorwoord

Vier weken Nieuw Zeeland. Voor liefhebbers van oude schepen is er weinig te vinden, de meeste scheepvaartmusea hebben weinig tentoongesteld. Er is wel veel maori-cultuur te vinden zoals enkele replica's van maori-schepen. Oude auto's, vliegtuigen, tractoren, treinen e.d. kun je er naar hartelust vinden. Alles werd geimporteerd en eenmaal niet meer gebruikt in een schuur geplaatst. Daarmee zijn ontzettend veel transportmusea gevuld. Echt een aanrader. Bovendien is de ongerepte natuur er prachtig.



Replica van een Maori-kano in Rotarua Nieuw Zeeland.

Tijdens mijn verblijf 'down under' zijn alle zaken hier in Nederland natuurlijk gewoon verder gegaan. De Binnenvaartwet is inmiddels behandeld in de Tweede Kamer en ligt nu bij de Eerste Kamer. Ook in Brussel/Straatsburg is ijverig verder gewerkt. In dit nummer vindt u alle ontwikkelingen van de laatste maanden.

Van 16 t/m 18 april is er in Rotterdam door de EMH (European Maritime Heritage) een congres georganiseerd over het behoud van historische schepen in Europa. Hendrik Boland heeft hiervan een verslag gemaakt. Op de eerste dag van het congres is er ook een aparte dag voor medewerkers van Verkeer en Waterstaat en allerlei beleidsmakers georganiseerd aan boord van de Hydrograaf met het thema 'wat is traditioneel'. Deze dag viel samen met de start van de 'Race of the Classics'.

Inmiddels is er voorlichting over de nieuwe wetgeving gegeven bij diverse verenigingen. Wilt u dat ook bij uw organisatie? Neem dan contact met ons op.

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Opmerking:
De PDF is nu veel kleiner geworden. De oorzaak ligt in het sneuvelen van 2 PC's en het gebruiken van recentere programma's. Mocht u hem niet kunnen openen probeer dan versie van Acrobat Reader 7 of hoger**.**

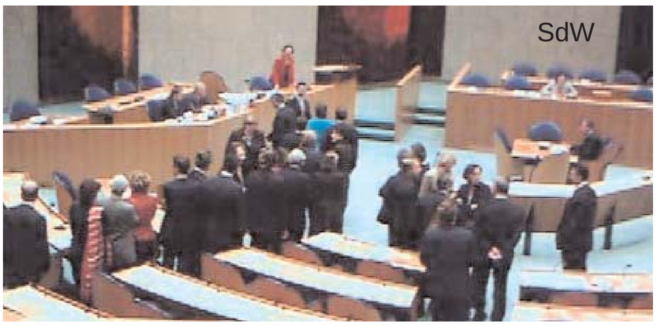
Inhoud

Voortgang Binnenvaartwet (SdW en JB)

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer had de Binnenvaartwet reeds vorig jaar behandeld. In die vergadering waren de problemen die onze organisaties in de voorgestelde tekst zagen, reeds ter kennis van de kamerleden gebracht. (Zie ook de brief aan de kamerleden). De "vaste commissies" van de Tweede Kamer zijn werkgroepen, waarin de voor het onderwerp door hun fracties (politieke partijen in de Tweede Kamer) aangewezen kamerleden de wetsontwerpen met de verantwoordelijke minister of staatsecretaris behandelen, voordat die ontwerpen naar de algemene (plenaire) vergadering van de Tweede Kamer gaan. Bij zulke commissievergaderingen zitten vaak ook de ambtenaren, die de teksten opgesteld hebben. Vaak nodigt men daar ook deskundigen uit, om te komen vertellen wat er leeft in het land. De meeste commissievergaderingen zijn openbaar.

Na de verkiezingen van november 2006 diende eerst weer een nieuw kabinet te worden samengesteld en werd de plenaire behandeling van de wet enige malen uitgesteld. De nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat is Camiel Eurlings (CDA), de nieuwe staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat mevrouw J.C. Huizinga-Heringa (CU). Na de formatie is afgesproken, dat de onderwerpen met betrekking tot de binnenvaart de competentie van de staatssecretaris zijn. Daarbij speelde mee, dat mevrouw Huizinga-Heringa zich eerst op dit onderwerp wilde inwerken en vooraf eerst wilde spreken met diverse mensen en organisaties. Zij heeft om die reden aan de voorzitter van de Tweede Kamer gevraagd om de plenaire behandeling uit te stellen.

Op 11 april 2007 was het dan toch zover. Bij zo'n plenaire vergadering kunnen wel alle kamerleden aanwezig zijn, maar vaak sturen partijen alleen weer die kamerleden, die het betreffende onderwerp in hun pakket hebben. Bij de behandeling van de Binnenvaartwet was van het kabinet (de ministers en staatssecretarissen) alleen staatssecretaris Huizinga-Heringa aanwezig. Voor twee kamerleden en de staatssecretaris was het de eerste keer dat ze in de Tweede Kamer een wet behandelen. Als een kamerlid voor het eerst een speech houdt, is het vast gebruik in de kamer, dat het lid niet wordt geïnterrumpeerd, niet in de rede wordt gevallen. Het wordt een maidenspeech genoemd. Het kamerlid wordt vervolgens door alle aanwezige overige kamerleden gefeliciteerd. Het is grappig om te zien dat bij zo'n speech de hele fractie binnendruppelt en het kamerlid na de speech enthousiast om de nek valt. Door de volgende sprekers wordt het kamerlid steeds gecomplimenteerd met de nuttige/waardevolle/spitse enz. enz. bijdrage.



Het feliciteren van een kamerlid na zijn maidenspeech.

De diverse fracties stelden vragen en maakten opmerkingen. Vooraf is door Scouting Nederland nogmaals naar een aantal kamerleden een brief gestuurd, waarin onze problemen met de voorgestelde tekst van de Binnenvaartwet onder woorden zijn gebracht. De volgende dag, 12 april, is de plenaire vergadering voortgezet en zijn door de Staatssecretaris de vragen en opmerkingen beantwoord. Op 17 april zijn de ingediende moties en de wet in de plenaire vergadering in stemming gebracht. Eén motie is aangenomen, één verworpen en de Binnenvaartwet is aangenomen en inmiddels doorgestuurd naar de Eerste Kamer.

De genoemde teksten zijn allemaal te downloaden vanaf www.xs4all.nl/~bosq. De downloadpagina voor de wetten is aangepast zodanig dat alle stukken m.b.t. de Binnenvaart-wet en de Europese richtlijn bij elkaar geplaatst zijn.

Het systeem is erg eenvoudig. De Binnenvaartwet heeft nummer 30 523 en alle bijbehorende stukken krijgen in de Tweede Kamer opvolgende cijfers, in de Eerste Kamer opvolgende letters. Stuk A (gewijzigd voorstel van wet) bevat de tekst van het voorstel van wet inclusief de nota's van verbetering en wijziging (nr. 5, 8 en 9). Aangezien er geen amendementen zijn aangenomen, is er na de plenaire behandeling in de Tweede Kamer geen wijziging meer geweest.

Hieronder volgt een korte samenvatting van de plenaire vergaderingen en de stemming in de Tweede Kamer m.b.t. de Binnenvaartwet. Algemeenheden die reeds bekend waren in de vorige stukken, worden in deze samenvatting weggelaten. Delen die alleen voor de beroepsmatige vaart van belang zijn, zijn ook weggelaten.

Gezien het feit dat zowel diverse kamerleden en de staatssecretaris nog niet volledig bekend zijn met de Binnenvaartwet, komt het hier en daar voor dat er uitspraken gedaan worden die niet helemaal kloppen. Het bekende klok-klepel verhaal. Til daar niet te zwaar aan, de betrokken instanties van Verkeer en Waterstaat en de Europese commissie zorgen er wel voor dat alles goed komt.

Staatssecretaris Huizinga-Heringa geeft aan dat de binnenvaart haar na aan het hart ligt en dat de binnenvaart een sector is om trots op te zijn.

De Binnenvaartwet krijgt straks maar 1 Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) en 1 ministeriële regeling. Nu zijn dat er (anno 2006) 5 AMvB's en 50 ministeriële regelingen. Voordat de Binnenvaartwet van kracht wordt, komt er nog een invoeringswet (wat wordt wanneer van kracht). Een voorstel hiertoe wordt in het najaar van 2007 verwacht.

Een amendement betreft een voorstel tot wijziging van de wet. Indien aangenomen met een stemming wordt deze verwerkt. Een motie is bedoeld om ergens expliciet de aandacht op te vestigen en kan gezien worden als ondersteuning van het beleid. Een minister is verplicht een aangenomen amendement over te nemen, een aangenomen motie behoeft niet uitgevoerd te worden. Wel kunnen de kamerleden de minister daarop aanspreken.

Het enige ingediende amendement behandelde een z.g. voorhangbepaling voor de AMvB. De staatssecretaris heeft aangegeven dat dit de procedure zou vertragen. Daarop heeft de staatssecretaris beloofd om het concept AMvB op tijd rond te sturen, waarop het amendement is ingetrokken (niet in stemming gebracht). De pleziervaart wordt volgens de staatssecretaris betrokken bij de voorbereiding van de AMvB. Dit vindt plaats in het Deelorgaan Binnenvaart.

Historische vaartuigen

Diverse fracties maken zich zorgen omtrent de regelgeving voor historische vaartuigen. De historische waarde van het schip mag niet worden aangetast. Hiervoor is een motie ingediend, waarin gevraagd wordt naar een aparte regeling voor historische vaartuigen voor recreatief gebruik (13). In de stemmingen is deze motie aangenomen. In de diverse verslagen wordt verwezen naar speciale aandacht voor de skûtsjes omdat skûtsjes nu eenmaal bij de meeste mensen bekend zijn. Zie ze maar als voorbeeld. In werkelijkheid worden alle historische schepen voor recreatief gebruik bedoeld. De regeling wordt in nauw overleg met de sector vastgelegd. Daar zijn we dus bij. De bedoeling van de regeling is om historische schepen toch de kans te geven in de vaart te blijven.

Voor historische schepen die nu als zeilend passagiersschip varen, verandert er weinig. De huidige wetgeving voor zeilende passagiersschepen is een op een opgenomen in de Binnenvaartwet.

35 of 40 meter?

De voorgestelde lengte van 35 m als grens tussen het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs is door Nederland omhoog geschroefd naar 40 m. De regering heeft inmiddels de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR) gevraagd om ook in de Rijnvaartregels de grens van het kleine patent omhoog te brengen van 35 naar 40 meter. De onderhandelingen daarover lopen nog. Wat gebeurt er als de CCR dat niet doet. De staatssecretaris antwoordt dat zelfs als de CCR niet mee gaat naar de 40 m, Nederland vasthoudt aan de 40 m grens voor het beperkt groot vaarbewijs. Dat is uit juridisch en nautisch oogpunt verantwoord, dus dat zegt de staatssecretaris graag toe.

Beperkt groot vaarbewijs

Er komt gelukkig een overgangsregeling voor schippers met een klein vaarbewijs, die straks moeten voldoen aan de eisen van het beperkt groot vaarbewijs. Daarover wordt de komende maanden overleg gevoerd met de betrokken organisaties. Daar zijn we dus bij. Hierin wordt ook gekeken naar de vrijstelling voor het beperkt groot vaarbewijs en het CWO diploma Groot Motorschip. De staatssecretaris vindt het belangrijk dat er een voorstel komt waarover alle organisaties het eens zijn. Hoe de regeling er uit komt te zien, is nu nog niet bekend.

Sleepboten voor recreatief gebruik

Er komt een speciale regeling voor sleepboten die voor recreatief gebruik bedoeld zijn. De staatssecretaris is niet van plan om dezelfde eisen te stellen aan deze sleepboten als aan sleepboten die bedrijfsmatig gebruikt worden. Het is niet de bedoeling dat schippers van sleepboten voor recreatief gebruik een groot vaarbewijs nodig hebben. De motie waarin dit voorgesteld wordt (12), is vervolgens weer ingetrokken (niet in stemming gebracht). Ze wordt echter wel door de staatssecretaris ondersteund. Waarschijnlijk worden ze meegenomen met de regeling voor de historische vaartuigen.

Convenant binnenvaart

De staatssecretaris is erg blij met het convenant dat de vorige minister van Verkeer en Waterstaat in november 2006 heeft gesloten. Momenteel wordt vooral gewerkt aan het gebruik van schone brandstoffen. Ook wordt er gekeken of oudere motoren geen problemen krijgen met brandstof met een lager zwavelgehalte (zie uit de pers: zwavel in diesel). De Nederlandse inzet is er op gericht om het zwavelgehalte in 1 keer naar beneden te brengen i.p.v. in meerdere stappen.

Verdwijning kleine schepen in de binnenvaart

De SP heeft aandacht gevraagd voor het verdwijnen van het kleine schip in de (beroeps)binnenvaart. De staatssecretaris antwoordt dat in het convenant o.a. gekeken wordt naar de toekomstmogelijkheden van het kleine schip in de binnenvaart. Er wordt gekeken naar wat een adequate en haalbare aanpak is. Vervolgens vraagt de SP om een evaluering van resultaten na de afschaffing van het toerbeurt systeem. De staatssecretaris voelt daar weinig voor omdat het geld kost en ze er geen aanleiding toe ziet. De motie die deze evaluering alsnog aanvraagt (14), is in stemming gebracht en verworpen.
NB. Kleine beroepsbinnenvaart is alles tot pakweg 60 m lengte, deze grens schuift steeds verder op. Er zijn al weer schepen van bijna 150 meter lengte in aanbouw.

Voortgang Binnenvaartbesluit

Aan het Binnenvaartbesluit, dat de uitwerkingen bevat van de Binnenvaartwet, wordt nog gewerkt. Het concept van het Binnenvaartbesluit is in het voorjaar van 2007 in het Deelorgaan Binnenvaart besproken. Bij de vergaderingen van het Deelorgaan zijn ook afgevaardigden van Scouting Nederland, FONV en BBZ aanwezig. In het najaar van 2007 wordt in het Deelorgaan Binnenvaart opnieuw naar dat besluit gekeken. De bijbehorende ministeriële regeling en Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) zijn nog niet voorgelegd aan het Deelorgaan Binnenvaart.

Binnenvaartwet naar de Eerste Kamer

Zodra een wetsvoorstel in de Tweede Kamer is aangenomen, worden de stukken doorgestuurd naar de Eerste Kamer. De stemmingen over de Binnenvaartwet in de Tweede Kamer vonden plaats op 17 april, op 18 april werden de stukken doorgestuurd naar de vaste commissieleden van Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer.

Op 8 mei 2007 vindt er een inbrengvergadering over de Binnenvaartwet plaats. Dit is een commissievergadering waarin commissieleden van de diverse fracties een schriftelijke bijdrage kunnen leveren over het wetsvoorstel. Hiervan wordt een verslag gemaakt. De inbrengvergadering wordt ook wel voorbereidend onderzoek genoemd.

Na de voorbereiding door de vaste kamercommissie komt er een plenaire behandeling in de Eerste Kamer. Pas als het wetsontwerp daar wordt aangenomen, kan het naar de Koningin. Als alle handtekeningen geplaatst zijn kan het officieel gepubliceerd worden. Dan zijn we er nog niet. De artikelen van de Binnenvaartwet treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Voortgang Europese Richtlijn hoofdstuk 19 (JB)

Na het publiceren van de Europese richtlijn voor de binnenvaart (2006/87/EG) eind december 2006, is de voorbereidende werkgroep voor het voorstel voor de invulling van hoofdstuk 19 (historische schepen) in januari 2007 nog 1x bij elkaar geweest. Hierbij waren vertegenwoordigers van de ministeries van 'Verkeer en Waterstaat' uit Duitsland, Polen en Nederland. De Nederlandse delegatie was verder nog aangevuld met Hendrik Boland namens de EMH, Jaap Baalbergen namens de BBZ en Janneke Bos namens de FONV. Uiteindelijk is er een gezamenlijk voorstel uit gekomen waarbij aangetekend dient te worden dat de Duitse gedachtengang iets anders is dan de Nederlandse. Dit is ook tot uitdrukking gekomen in het gezamenlijke stuk.



Onze vertegenwoordigers: links Eise Mulder van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGTL), rechts Wim Zondag, werkzaam bij de Europese Commissie.

De Duitse gedachtengang:
kies een jaartal, restaureer het schip volgens de eisen van toen, doe dat op de oorspronkelijke manier (dus niet lassen), documenteer alles, het schip mag alleen voor demonstratiedoeleinden worden gebruikt, historische schepen vormen een aparte groep schepen naast pleziervaartuigen, passagiersschepen etc.

De Nederlandse gedachtengang:
kies een categorie schip (plezierva artuig, passagiersschip etc.) en voldoe aan zoveel mogelijk van die eisen, aan een aantal eisen kun je om historische redenen niet voldoen, documenteer alleen die eisen waaraan je niet kunt voldoen en zorg voor een gelijkwaardige oplossing, documenteer waarom je een historisch schip hebt.

Omdat schepen in de loop der tijd verschillende aanpassingen hebben gehad, is het aanhouden van 1 jaartal lastig. Bovendien is het naar Nederlands inzicht niet wenselijk om een schip aan alle eisen van 1 jaartal te laten voldoen en terug te brengen naar die staat. Vaak is het vinden van de eisen van toen ook een probleem. Op de Rijn (Duitsland) gelden al heel lang technische regels maar voor vele andere schepen in Europese landen niet. Om een veilig schip te hebben (doelstelling van de Europese Richtlijn) is het verstandiger om te voldoen aan de huidige eisen en alleen te beschrijven waar je echt niet aan kunt voldoen (scheelt een pak papier). Er is naar Nederlands inzicht geen enkele reden waarom je uitsluitend bijv. zwemvesten en brandblussers uit 1950 zou gebruiken (Duits voorstel) en niet goedgekeurde reddingvesten en brandblussers. Voor demonstratiedoeleinden kun je altijd nog oude spullen neer zetten. Het uitsluitend voor demonstratiedoeleinden gebruiken van een schip is in het Nederlandse voorstel ook weggelaten, we willen graag er gewoon op wonen, werken, spelen e.d. In het Duitse voorstel zou hoofdstuk 19 alleen maar voor een enkel museumschip gelden, het Nederlandse voorstel is bruikbaar voor het grootste deel van de historische schepen. Uiteindelijk is het hoofdstuk 19 bedoeld voor historische schepen in heel Europa.

In februari 2007 is er in Straatsburg een vergadering geweest van de werkcommissie (JWG) van de Europese Commissie. Daarbij zijn de Poolse, Duitse en Nederlandse medewerkers van 'Verkeer en Waterstaat' die betrokken waren bij de voorbereiding aanwezig geweest. Hendrik Boland is namens de European Maritime Heritage (EMH) ook aanwezig geweest om de Nederlandse gedachtengang van de voorstellen te verduidelijken.

Het voorstel wordt nu bekeken door de medewerkers van 'Verkeer en Waterstaat' uit alle landen van de Europese Commissie. Nadat er commentaar op gegeven is, zal er een nieuwe vergadering bijeenkomen. Als ze het snel eens worden, kan er vrij snel een hoofdstuk 19 invulling komen. Indien ze van mening verschillen, is het niet in te schatten wanneer er een invulling van hoofdstuk 19 komt. Wat uiteindelijk in het hoofdstuk 19 komt te staan, is niet te voorspellen. Welke gedachtengang gaan ze gebruiken? De Duitse, de Nederlandse, of nog iets anders? In ieder geval zullen de Nederlandse medewerkers van Verkeer en Waterstaat de zaak voor ons verdedigen (zij delen de mening van RH, BBZ en FONV) en in de gaten houden.

Zodra er iets gebeurt op dat gebied zullen we dat melden. Omdat we als voorbereidende werkgroep geen idee hebben wat de verschillende landen van de Europese Commissie willen, is het voorstel ook niet op internet gepubliceerd (was eerst in het Duits, nu Engels).

Voortgang CWO Groot Motorschip

Dit voorjaar zijn er een aantal werkafspraken gemaakt. Door de CWO zijn 3 personen aangewezen als CWO gedelegeerde:
- John Licher
- Frank van Nieuwburg
- Janneke Bos

Met zijn drieën begeleiden ze het geheel van CWO Groot Motorschip, inclusief het examineren en het opleidingstraject.

Momenteel wordt er gewerkt aan de database met examenvragen voor het theorie-examen CWO Groot Motorschip. Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan het programma van de afstemdag voor Scouting examinatoren die MBL M3 mogen afnemen en die straks als CWO examinator CWO Groot Motorschip aan de slag gaan. Scouting examinatoren die op de afstemdag (17 juni 2007) aanwezig zijn, worden benoemd als examinator voor de CWO.

Nadat de database met examenvragen klaar is en de CWO examinatoren CWO Groot Motorschip zijn aangesteld, kan worden begonnen met het examineren van examenkandidaten. De planning is dat het afnemen van examens vanaf juli 2007 mogelijk is.

De diploma's worden vanaf half mei 2007 naar de aanvragers die aan de voorwaarden voldoen toegestuurd.

EMH congres 2007 (Hendrik Boland)

Van 16 tot 18 april is het 6e EMH congres gehouden in het Havenmuseum en MSR te Rotterdam. Het belang voor de Nederlandse scheepseigenaren is misschien niet altijd even voor de hand liggend, maar mede door dit congres doet het maritiem erfgoed een geweldige stap vooruit door als belangrijk onderdeel te worden opgenomen in het toekomstige maritieme beleid van de Europese Commissie.



EMH-congresgangers bij de start van de Race of the Classics, op 16 april 2007 te Rotterdam.

Het was dan ook zeker niet voor niets dat het congres voor een groot deel werd bijgewoond door de heer John Richardson, de ambtenaar die voor de commissie het beleid moet opschrijven. In zijn bijdrage heeft hij duidelijk de waardering voor varende schepen uitgesproken, omdat op die manier veel kennis en kunde bewaart blijft en heel veel mensen bewust worden gemaakt van onze maritieme geschiedenis en het belang van de zee.

Naast heel wat prominente Nederlandse sprekers, zoals Frits Loomeijer, directeur van het Maritiem Museum te Rotterdam en Henk Dessens, conservator van het Nederlands Scheepvaart museum te Amsterdam, waren er ook veel buitenlandse sprekers.
Bernard Cadoret uit Frankrijk, Xabier Agote uit Baskenland, Josko Bozanic uit Kroatië en Hannu Matika uit Finland hadden allemaal prachtige bijdragen, waarin de grote regionale culturele verschillen naar voren kwamen, maar tevens hoe de zee steeds culturen verbindt: een visserstaal, die rond de hele Middellandse zee gesproken wordt, Baskische herinneringen van tochten naar Amerika en zeemanscultuur rond de Oostzee.



De start van de Race of the Classics.

Hoe belangrijk het varen met traditionele schepen kan zijn werd leuk geïllustreerd door verschillende bijdragen vanuit de Tall ships races, maar zeker ook door de voorzitter van de Race of the Classics, die inmiddels een tweede race voor young professionals kent. Bedrijven zijn zeer geïnteresseerd in het rekruteren van opvarenden, omdat zij van grote waarde blijken te zijn.

Natuurlijk is het behoud van het varend erfgoed niet alleen een succes verhaal. Juist om dat te illustreren is op de tweede dag met name aandacht besteed aan de noden van de schepen en de eigenaren. Bekend zijn natuurlijk de problemen op regelgeving gebied, die voor Nederland zo goed zijn geïnventariseerd door het Instituut Collectie Nederland (ICN) in het rapport "Inventarisatie van conflicterende regels voor mobiel erfgoed".

Stockholmer teer
Maar gelukkig kon tijdens het congres gemeld worden dat enkele weken daarvoor in Brussel besloten is om Stockholmer teer van de lijst van biociden te schrappen. Dus kan dit product gewoon gebruikt blijven worden voor het onderhoud van houten schepen. Soms is er dus werkelijk een succes te behalen.

Dat het behoud van het varend erfgoed alleen mogelijk is door schepen varende te houden werd mooi geïllustreerd in een van de laatste lezingen. Musea hebben al vaak bewezen dat planmatig onderhoud, afgewogen tegen een nieuw toegangsgebouw of uitbreiding van de collectie, leidt tot het verloren gaan van oude schepen. Schipper-eigenaren, in kennis ondersteund door musea, zijn in staat gebleken de schepen, maar zeker ook de kennis en kunde levend te houden.

Deze boodschap, zei John Richardson in zijn slotwoord, is heel goed verstaan en zal meegenomen worden naar Brussel.

Discussie-dag tradionaliteit

Op de eerste dag van het EMH-congres in Rotterdam is er een aparte dag georganiseerd over het onderwerp traditionaliteit. Deze discussie werd door de Vereniging voor Beroeps Chartervaart (BBZ) en Register Holland (RH) georganiseerd aan boord van de Hydrograaf. Aanwezig waren afgevaardigden van de Inspectie Verkeer en Waterstaat afdeling Zeevaart en Binnenvaart, de beleidsmakers van Verkeer en Waterstaat (DGTL), de Europese Commissie, de FONV, BBZ en RH.

Volgens Van Dale is de definitie van traditioneel:
'volgens, berustend op overlevering, zoals het gebruik of de gewoonte dat meebrengt'.

Centraal stond de vraag 'Wat is traditioneel en wie bepaalt dat'. In een boekje waren 10 foto's opgenomen van 'traditionele' schepen waarvan moest worden vastgesteld wat het bouwjaar was, welke functie het schip oorspronkelijk had en of het traditioneel is of niet.

Aan de hand van de foto's en de vragen ontstond een levendige discussie. Termen als 'museaal', 'traditioneel', 'autentiek', 'replica' en 'origineel' bleken door elkaar heen te lopen. Wat voor de leek op een afstand er aardig uitziet, kan de kenner de wenkbrauwen doen fronzen.

Zo blijkt bijvoorbeeld dat een schip dat in 1994 gebouwd is, behoorlijk origineel te zijn, omdat het sinds de bouw weinig is veranderd. Daarnaast is bij dat schip gekeken naar schepen rond 1900. Een nieuwbouw schip moet echter wel aan alle nieuwbouweisen voldoen.

Andere voorbeelden waren 2 schepen die er nog vrijwel hetzelfde uitzien als hun bouwjaar, maar wel aangepast zijn voor het varen met passagiers. Deze worden unaniem als traditioneel bestempeld bij hand opsteken.

Ook waren er extreme voorbeelden zoals een olietanker die tot spiegelretourschip was omgebouwd (niet traditioneel). Vrijwel alle schepen hadden vroeger een andere functie dan ze nu hebben. Toch wordt een groot deel van de schepen door de aanwezigen als 'traditioneel' aangeduid.

Bij het bepalen of een schip traditioneel is, kwamen de volgende vragen naar boven:
- is het bouwjaar belangrijk?
- mag je een replica ook traditioneel noemen?
- moet alleen de buitenkant er van een afstand traditioneel uitzien?
- moet er ook naar de binnenkant gekeken worden? (interieur, machinekamer)
- moet het schip dezelfde functie hebben als bij de bouw?
- wat wil je behouden en wat niet?
- een museum wil van alles maar 1 exemplaar, betekent dat dat de rest aangetast mag worden? (nee)
- mag een gedeelte niet traditioneel zijn?

Deze discussie wordt natuurlijk al jaren gevoerd maar is nu met name van belang i.v.m. de komende wijzigingen in de zeevaart (SOLAS) en de binnenvaart (Europese Richtlijn).

Vastgesteld wordt dat de functie in ieder geval geen criterium mag zijn om iets goed of af te keuren. De vaststelling of iets 'traditioneel' is maatwerk.

Voor de zeevaart blijkt er binnen korte tijd wijzigingen plaats te gaan vinden binnen de SOLAS en het erkennen van het Memorandum of Understanding (MoU). Met name Denemarken erkent onze traditionele schepen niet. Wat nationaal erkend is, hoeft internationaal nog niet erkend te worden. Dit levert nu problemen op in de zeevaart. Men ziet Nederlandse schepen als indringers op de eigen markt (commerciële belangen). Veiligheid is niet het enige dat belangrijk is, in het geheel van afwegingen.

Voor de binnenvaart kan er Europees wat geregeld worden. Opgemerkt wordt dat als het Europees goed is vastgelegd, dat zijn invloed kan hebben op de rest van de wereld (zeevaart).



Levendige discussie over traditionaliteit a/b Hydrograaf.

Vastgesteld wordt dat het handig is om gezamenlijk naar de toekomstige problemen te kijken. De politiek moet ervan overtuigd worden dat we op de 'agenda' moeten staan.

Restauratiebeurs 2007 (JB)

Van 19 t/m 21 april werd in Den Bosch de restauratiebeurs 2007 gehouden. Dit jaar was er ook een grote stand van de Mobiele Collectie Nederland (MCN). De FONV is daarbij aangesloten. Langs de waterkant lagen een aantal gerestaureerde schepen waar de bezoekers van de beurs een rondleiding konden krijgen. Daarnaast werden er diverse nautische lezingen gegeven. In de monumentenwereld leeft het idee dat schepen ook monumenten kunnen zijn nog niet bij iedereen. Door onze aanwezigheid op de beurs hopen we daarin verandering te hebben gebracht.



Lezing van Hein Sommer over oude kleuren op binnenvaartschepen.

Zwavelvrije diesel smeert beter dan zwavelhoudende

Een onderzoek van het aan de Stichting Projecten Binnenvaart gelieerde Expertise Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) toont aan, dat de zwavelarme diesel (10 ppm of deeltjes per miljoen) die het wegverkeer nu gebruikt, veel betere smerende eigenschappen heeft dan de in de binnenvaart gebruikte gasolie met een zwavelgehalte van 2000 ppm zwavel. Slechtere smering door ontzwaveling was een belangrijk argument om niet in één keer tot volledige ontzwaveling over te gaan, maar deze stapsgewijs uit te voeren. Het EICB presenteert een rapport hierover op de CCR-vergadering in Straatsburg op 3 mei. Daar wordt over de verlaging van het zwavelgehalte in de gasolie voor de binnenvaart gesproken.
Lees verder in Nautisch Nieuws op www.xs4all.nl/~bosq (Uit de weekblad Schuttevaer week 16).

Spiegel der Zeilvaart april 2007 (JB)

In het april nummer van het blad Spiegel der Zeilvaart is een artikel verschenen met de titel '**Grote pleziervaart moet gaan voldoen aan technische eisen**' door Janneke Bos. Het geeft een overzicht van de zaken die voor de pleziervaart gaat gelden. Dit artikel is geschreven voor iedereen die hiervan nog niet op de hoogte is en verwijst naar de website en dit informatieblad.

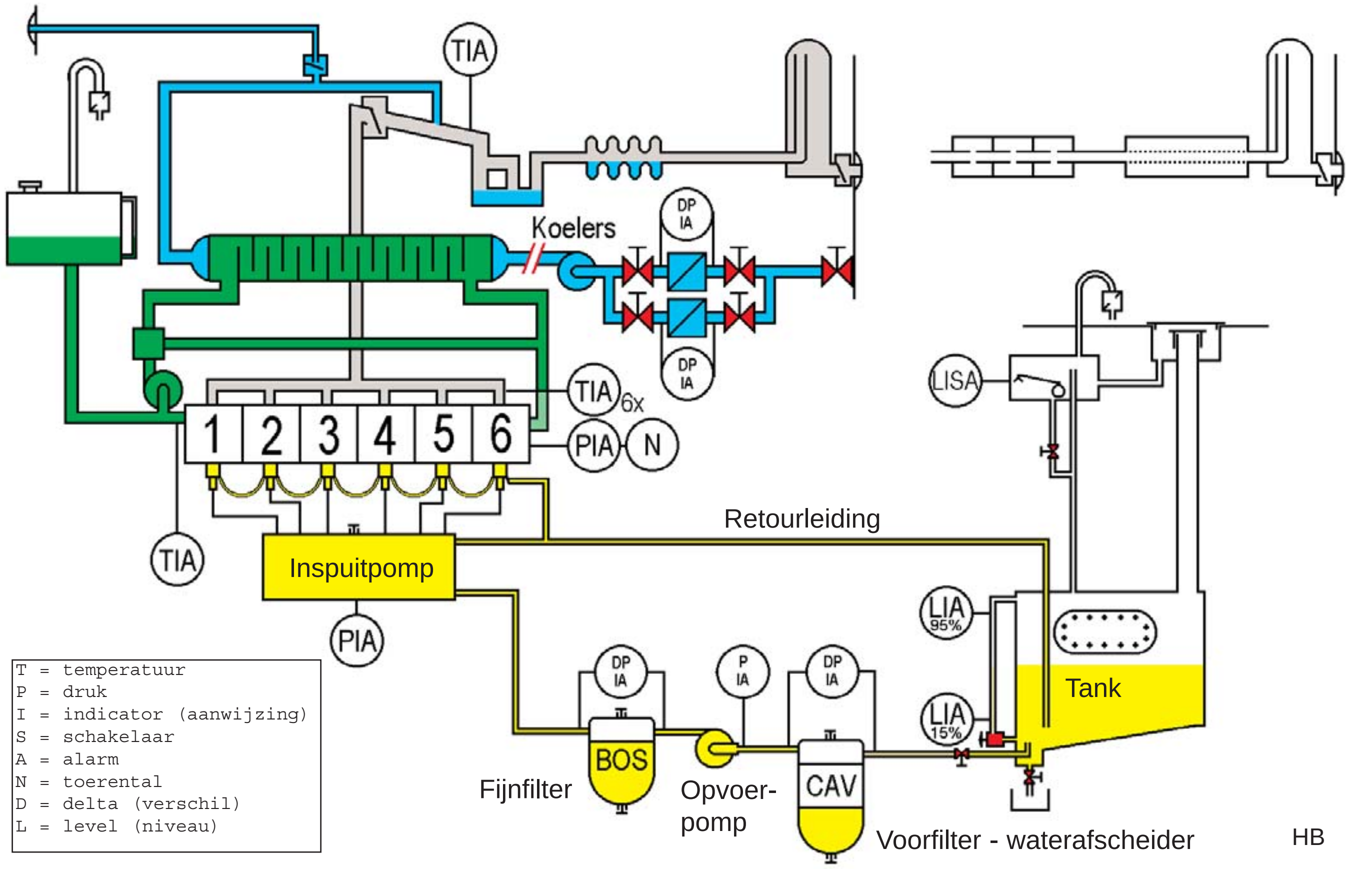
Daarnaast heeft Marianne van der Linden een artikel geschreven met de titel '**Het wordt LAT op het WAD**'. Het reductievlak ten opzichte waarvan alle (on)diepten op de kaart worden aangegeven zijn met de uitgave van de nieuwe 1811 en 1812 in maart 2007 gewijzigd van gemiddeld laaglaagwaterspring (gLLWS) naar Lowest Astronomical Tide (LAT). Dit vlak ligt over het algemeen iets lager dan gLLWS. Voor het berekenen van de waterdiepte op een bepaald moment op een bepaalde plaats is het van belang om de recentste gegevens te gebruiken. Wat er precies gewijzigd is door de Dienst der Hydrografie wordt in dit artikel behandeld. Zie ook www.hydro.nl

Nieuw beleidsplan voor het IJsselmeer (JB)

Eind april 2007 heeft staatssecretaris Huizinga-Heringa een nieuw beleidsplan gepresenteerd: 'Een ander IJsselmeergebied'. Medewerkers van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, LNV en VROM hebben de opdracht gekregen om op een creatieve manier te kijken naar het IJsselmeergebied. Het rapport is gebaseerd op drie pijlers; de waterveiligheid, de ecologie en de zoetwatervoorziening. Verder wordt in het rapport geadviseerd het IJsselmeer-gebied op te delen in compartimenten. Het voorstel is om het compartiment boven de Houtribdijk een hoog waterpeil te geven, waardoor de zoetwatervoorziening voor de regio's rond het IJsselmeer veilig wordt gesteld. Het compartiment onder de Houtribdijk (Markermeer) krijgt een flexibel waterpeil om het gebied een nieuwe ecologische impuls te geven. Ook zijn er mogelijkheden in het IJmeer een derde compartiment te creëren dat ingevuld kan worden met innovatieve woningbouw en recreatie.
Zie Nautisch Nieuws op www.xs4all.nl/~bosq met het persbericht van VenW en het volledige rapport (2 Mb).

BRANDSTOF ONDERHOUD

Een verhaal over het voorkomen van storingen in het brandstofsysteem




```
T = temperatuur
P = druk
I = indicator (aanwijzing)
S = schakelaar
A = alarm
N = toerental
D = delta (verschil)
L = level (niveau)
```

Inleiding

Ongeveer 60% van de reddingacties van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij wordt uitgevoerd ten behoeve van de watersport. Hierbij treedt een aantal wetmatigheden op. Zo is in veel gevallen motorpech de oorzaak van problemen. In 38% van de gevallen betreft het een storing aan het brandstofsysteem.

Een aantal algemene regels voor behandeling en onderhoud geldt voor alle soorten motoren. Een goed onderhouden motor is meestal een betrouwbare motor. Daarom gaan we in deze verhalen zowel de werking van het brandstofsysteem behandelen als ook het onderhoud.

Daar de pleziervaart, op enige monumentale uitzonderingen na, is aangewezen op witte gasolie hebben we het in dit verhaal over diesel.

Wat zegt de binnenvaartwet

Artikel 8.05

Brandstoftanks, -leidingen en toebehoren

1. Vloeibare brandstoffen moeten zijn opgeslagen in tot de scheepsromp behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal of, wanneer dit wegens de constructie van het schip nodig is, van een met het oog op brandveiligheid gelijkwaardig materiaal. Dit geldt niet voor tanks van hulpaggregaten met een inhoud van maximaal 12 l, die van fabriekswege hecht met deze zijn verbonden.

Brandstoftanks mogen geen begrenzingsvlakken gemeen hebben met drinkwaterreservoirs.

2. Deze tanks, alsmede brandstofleidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich geen brandstof of brandstofdampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kunnen verspreiden.

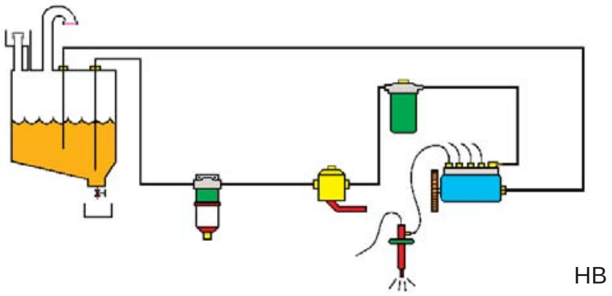
Afsluitinrichtingen op brandstoftanks die dienen voor het ontnemen van brandstof of voor de afwatering, moeten zelfsluitend zijn.

4. Brandstoftanks en hun appendages mogen niet zijn geplaatst boven motoren of uitlaatgassenleidingen.

7. De uitgaande leidingen voor vloeibare brandstoffen moeten onmiddellijk bij de tanks zijn voorzien van een afsluitinrichting die van het dek af kan worden bediend. Dit geldt niet voor brandstoftanks die rechtstreeks aan de motor zijn aangebouwd.

8. Brandstofleidingen, hun verbindingen, afdichtingen en appendages moeten zijn vervaardigd uit materiaal dat bestand is tegen de te verwachten mechanische, chemische en thermische belasting. Brandstofleidingen mogen niet onderhevig zijn aan schadelijke invloeden van warmte en moeten over hun volle lengte gecontroleerd kunnen worden.

Een rondje diesel
Na het starten van de motor wordt de diesel uit de brandstoftank door de opvoerpomp aangezogen. Het passeert het voorfilter waar eventueel vrij water wordt afgescheiden. Water is zwaarder dan diesel waardoor het zich onderin verzameld. Door de pomp wordt de diesel door het fijnfilter geperst naar de inspuitpomp. De inspuitpomp gebruikt zoveel als het nodig heeft en het teveel gaat via de retourleiding weer terug naar de tank. Ook de lekkage van de verstuivers gaat via de retourleiding naar de tank terug.

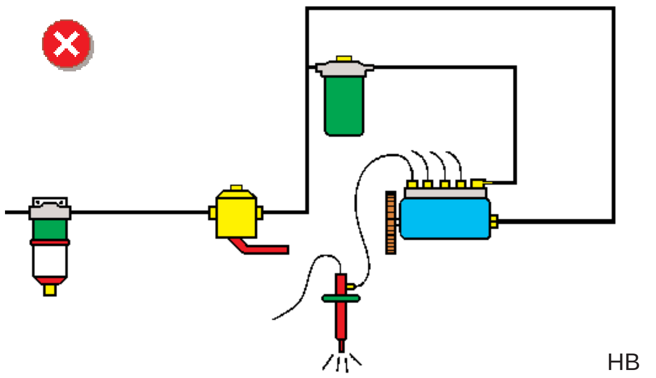


Deze methode heeft een paar grote voordelen.
* Zolang de motor draait wordt de diesel van water ontdaan.
* De inspuitpomp wordt continue gekoeld met brandstof.
* Eventuele luchtbellen worden afgevoerd naar de dieseltank.

Bij motoren met een retourleiding is het mogelijk het vrije water uit de diesel te filteren. Een bijkomend voordeel dat de retourleiding heeft is dat het een mogelijkheid geeft om het brandstofsysteem te testen. Nemen we de retourleiding los van de brandstoftank en maken we met een slang verbinding naar een 2 liter PET fles dan kan de retour hoeveelheid brandstof gemeten worden. Bij een stationair toerental kan de hoeveelheid retourdiesel per minuut bepaald worden. De hoeveelheid is bij elke motor anders. Meestal ligt het tussen de 5 en 10 cc per pk per minuut. Het is handig om dit te meten op een moment dat de situatie gezond is (na vervangen van de filters). De hoeveelheid per minuut bij xxx omwentelingen noteren in het machinekamerboek met de datum en uurstand van de teller erbij. (Je was toch al aan het noteren welke filters door welke filters zijn vervangen, compleet met merk en type nummers.)



Helaas is dit niet bij alle motoren zo uitgevoerd. Jachtmotoren van bijvoorbeeld Yanmar hebben de retourleiding aangesloten op de ingang van het filter. De voordelen van de retourleiding heb je dan niet. Het komt bij



deze motoren voor dat er zich lucht verzamelt boven in het filter. Bij plotseling gas geven houdt de motor in en gaat haperen daar het dan onvoldoende brandstof krijgt. Je zal maar in een onveilige situatie zitten! Er kan veel lucht in de brandstof zitten bij onstuimig weer en een niet te volle tank. Door het intensieve klotsen kan er dan te veel lucht in het brandstoffijnfilter komen vooral als er geen groffilter / waterafscheider gemonteerd is.

Dieselbacterie
Water in dieselolie is een vervelend euvel. Diesel bevat altijd water. Dit is niet erg zolang het maar niet vrij komt. De motor kan er absoluut niet tegen en het is een voedingsbodem voor de gevreesde dieselbacterie die leidingen en filters kan verstoppen. De bacteriën leven op de grens van water en brandstof. Door afkoeling kan er een gedeelte van het aanwezige water vrij komen. Daarom is het zaak om een waterafscheider te monteren.
Bacteriën zitten in alle dieselbrandstof. U krijgt deze gratis meegeleverd! Het verlagen van het zwavelgehalte vermindert ook de natuurlijke weerstand tegen bacterie- en schimmelgroei. Het risico van vervuilde diesel bestaat met name bij bunkerstations voor de recreatievaart, zo blijkt uit onderzoek. Hoe en waar precies de diesel besmet is geraakt, daar zijn de deskundigen nog niet uit. In rustig vaarwater zakt de bacteriële vervuiling als bezinksel naar de tankbodem. Deze leveren geen probleem op zolang ze zich maar niet ongebreideld kunnen vermenigvuldigen.



Is het een zwavelreducerende bacterie, dan is deze zuurstofarme omgeving al ideaal genoeg om zich te vermenigvuldigen en een agressief zuur te produceren dat de tankwand aanvreet. Gelukkig komt deze variant niet zoveel voor. De uitscheidingen van deze bacteriën zijn de boosdoeners. Dit is een slijmachtige substantie die de filters kan verstoppen. Het is daarom zaak te zorgen dat de bacteriën zich niet zo lekker voelen dat ze zich gaan voortplanten. De bacteriesoort die verstoppingen van leidingen, filters en verstuivers kan veroorzaken, steekt

helaas wel regelmatig de kop op.Vrij en onvermengd water in de tank is daarvoor een goede voedingsbodem. Onrustig vaarwater brengt het vuile bezinksel aan het zweven, zodat de organismen zich door het gehele brandstof systeem kunnen verspreiden. Hoe warmer de diesel, hoe sneller de bacterie zich vermenigvuldigt en een verstoppende gelei afscheidt.

Bacteriën voelen zich lekker als;
* de brandstof warm is, bij voorkeur 30 à 40°C. Daarom komt dit vaker voor in de zuidelijke landen.
* er water in de brandstof aanwezig is;
* de brandstof voldoende tijd heeft stilgestaan in de tank (die van u, of die van de pomphouder).

Als particulier heeft u maar zeer ten dele invloed op dit verschijnsel. Wel kunt u zorgen dat u uw brandstof betrekt bij een pomphouder die veel verkoopt, zodat de diesel maar kort in zijn tank zit. We gaan in dit verhaal op allerlei manieren zorgen dat er geen water in de brandstof komt en als er (te veel) water in de brandstof zit hoe we dit er uit krijgen. Helaas is er zoveel over te vertellen dat we het niet bij 1 aflevering kunnen laten.

Er zijn 3 oorzaken die bijdragen aan de vervuiling van de brandstoftank
* water;
* niet organisch vuil zoals zand, stof en roest;
* organisch vuil zoals brandstof afbraak producten, verouderings-afval en her polymerisatie. Vaak tot 90% van de aanwezige vervuiling! Meestal in de vorm van een soort sludge.

Er zijn stoffen in de handel waarmee je zelf kunt testen of er bacteriën in de diesel groeien. Een testset heet Easicult en is besproken in Zeilen, nummer 9 2003, pagina 105. De leverancier is Cleaning Care Products, tel. 036-5301350, www.bootonderhoud.nl.
En als je dan een besmetting hebt, kun je die bestrijden met diverse producten, zoals Star Brite BioDiesel van Cleaning Care Products of Kathlon FP 1.5 van Hydroservice BV. Zie ook Waterkampioen, nummer 18 2003, pagina 74.



Vaart u op groot water, waar het nog wel eens onstuimig kan zijn, dan kan de brandstof heftig bewegen in de tank. Al het losse vuil op de bodem wordt gemengd met de brandstof en het brandstof voorfilter kan zeer snel verstopt raken. Omdat wisselen op zee in een warme motorkamer, met een slingerend schip, niet voor iedereen is te doen, kan er een tweede voorfilter gemonteerd worden die parallel aan het eerste filter gezet wordt. Met het 2e voorfilter/waterafscheider kunt u door middel van de kogelkranen snel omschakelen naar een schoon filter. Separ heeft hier een hele mooie oplossing voor, met één hendel schakelt het 2e filter in en het eerste (vervuilde) uit, maar dit is een hele dure oplossing. Een dubbel filter met speciale dubbele kogelkraan kost € 585,-. Onze zelf geïnstalleerde uitvoering heeft € 100,- aan fitwerk gekost en het 2e filter komt van de sloop voor € 25,-.

Vacuümmeter



Een vacuümmeter geeft een indicatie dat het voorfilter vervuild raakt. De meter wordt NA het voorfilter aangesloten op de zuigleiding van de motor. Doordat het meer moeite kost om de dieselolie door het filter heen te zuigen zal de onderdruk na het filter groter worden. Een manometer geeft de hoeveelheid vacuüm tussen 0 en -1 bar aan. Bij een niet vervuild voorfilter zal de meter tijdens normaal bedrijf ergens rond de -0,1 bar aanwijzen. Dit kan in de loop van de dag ± 0,1 bar variëren o.a. door temperatuurverschillen.
Als de meter op gaat lopen zal het papieren filter vervangen moeten worden (ik doe dit bij -0,4 bar).
NB. De vacuümmeter geeft NIETS aan als het fijnfilter op de motor vervuild is. Dit fijnfilter elke 2 jaar vervangen voorkomt problemen. Het vervuilen van het fijnfilter kan gedetecteerd worden door een drukschakelaar op de brandstofgalerij van de inspuitpomp te zetten. Meestal is in mijn Bosch brandstof inspuit systeem de druk hoger dan 0,45 bar. Door een schakelaar te nemen die schakelt bij 0,2 bar is men tijdig gewaarschuwd op de mogelijkheid van een vervuild fijnfilter.

De fabel over condensatie in de brandstoftank
Regelmatig horen we verhalen over het condenseren van waterdamp in de brandstoftank. Ik heb lang getwijfeld of ik er iets over zou schrijven. Bij elke cursus over dieseltechniek krijg ik daar verhalen en opmerkingen over te horen. Daarom geef ik hier onder wat overwegingen over dit punt. Daarbij ga ik uit van het volgende:

* Er is niet genoeg lucht in de brandstof tank om veel waterdamp te bevatten;
* Meestal zijn de tanks half gevuld of voller zodat de luchthoeveelheid kleiner is dan de tankinhoud;

* Lucht bevat zeer weinig waterdamp zelfs bij 100% luchtvochtigheid;
* De condities in de tank zijn niet geschikt om te condenseren.

Bij 100% luchtvochtigheid is de maximum hoeveelheid water in 1 m³ lucht:
* bij 30ºC - 30 gram
* bij 20ºC - 17 gram
* bij 10ºC - 9 gram

Om te condenseren moet de tank veel kouder zijn dan de lucht. Dit is niet het geval daar de temperatuur van de brandstof en de tank gelijk is. Ga je kijken naar het verschil in temperatuur tussen buiten en de ruimte waar de tank zit, dan blijkt dat de tank meestal enkele graden warmer is dan de buitentemperatuur.
Daalt de temperatuur van de tank en de brandstof (wat door de volume zeer traag gaat) dan kan er een beetje buitenlucht ingeademd worden door de tank.
Als de tank plus brandstof kouder is dan de buitenlucht moet er ook op de buitenkant van de tank condens te zien zijn. Dit heb ik in meer dan 50 jaar omgaan met schepen nog nooit gezien. Terwijl we toch ook in de winter op diverse schepen komen.

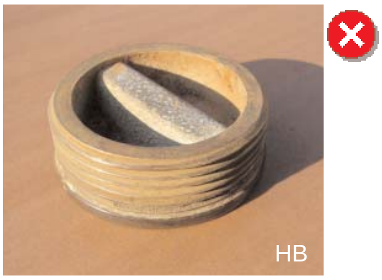
Te veel water in de brandstof moet dan ook een andere oorzaak hebben dan het ademen van de brandstoftank.

Voor de winterberging is het gebruikelijk om de brandstoftank voor 95% te vullen. Niet meer, daar dan de mogelijkheid bestaat dat de tank op een warme dag via de ontluchting overloopt. Blijft u twijfelen over het ademen dan kunt u de ontluchtingsopening luchtdicht afsluiten door er een vinyl handschoen over heen te zetten en deze vast te zetten met een kabelbinder of een takeling. De lucht boven in de tank kan evengoed uitzetten en krimpen terwijl (condens)water geen kans heeft.

Geleverd water
Als de diesel is geraffineerd krijgt het enige tijd rust zodat het te veel aan water kan condenseren. De brandstof wordt getest en met tankauto's aangevoerd. Bij de brandstofleveranciers krijgt het de gelegenheid om verder af te koelen waarbij een gedeelte van het vrije water kan condenseren. Dit verzamelt zich onder in de voorraadtank. De dieselvoorraad bij de brandstof verkooppunten zat vroeger in ondergrondse tanks die vaak op leeftijd zijn. Als u brandstof geleverd krijgt uit een bijna lege tank is het niet ondenkbaar dat er meer water inzit dan zou moeten. Daarom is het raadzaam 24 uur na een levering de waterzak van de tank af te tappen en in een smalle hoge fles te doen. Als er water in zit is het duidelijk te zien en kunt u reclameren. U staat natuurlijk sterk als u door middel van het machinekamerboek aan kunt tonen dat u dit regelmatig controleert.

Lekkende vulopening
De meest voorkomende manier om water in uw brandstof tank te krijgen is lekkage via de vulopening. Regelmatig moet ik constateren dat de afdichtende O ring ontbreekt. Soms kan er niet eens een O ring gemonteerd worden. De



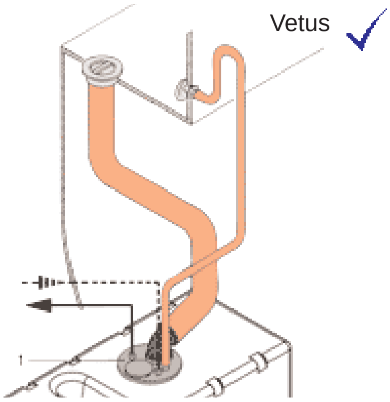


O-ring licht insmeren met schroefasvet. Het verbetert de afdichting en is gemakkelijk los en vast te draaien.Vaak is de tankdop niet eens stevig aangedraaid waardoor regen en buiswater vrij spel hebben. Met de nieuwe NEN-EN 12827 dop bent u van de lekkage af. Helaas blijven velen vasthouden aan de oude platte vulleidingdop. De schroeven roesten weg en het water heeft vrij spel om binnen te komen. Niet zelden ligt er een plas water boven op de brandstoftank!

De ontluchtingsleiding



Spat en buiswater loopt de tank in!



Het water loopt weer naar buiten.



Een verkeerd geplaatste en slecht uitgevoerde tankontluchting hoort bij de top 3 van de oorzaken van water in de brandstof. De constructie van de tankontluchting in de scheepshuid is vaak (bijna altijd) fout geconstrueerd. De opening (met vlamwerend gaas) hoort onder een naar beneden gerichte hoek te staan en ver verwijderd van overkomend buiswater. Door de leiding in het schip eerst omhoog te laten lopen, voor het naar beneden gaat naar de tank, verhindert u het binnendringen van water. De in de handel verkrijgbare tankontluchting met een bocht is verkeerd geconstrueerd. Kijk uit voor ontluchtings systemen van kunststof of zinklegering. De degeneratie gaat enorm snel.

De brandstof niveau zender
De laatste mogelijkheid is de aansluiting van de brandstof niveau zender op de bovenkant van de tank. Deze tanks zijn meestal gemaakt van staal en/of de zender is vastgezet met stalen schroeven die weg kunnen roesten. Dit komt helaas nogal eens voor. Als er dan ook nog lekwater op de brandstoftank staat is het plaatje compleet. Test alle schroeven en controleer alle aansluitingen aan de bovenkant van de tank op dichtheid.

De brandstoftank



Door de jaren heen is er tijdens het bunkeren het een en ander meegekomen waar u niet trots op bent. Het verzamelt zich op de bodem van de bunkertank en vormt een ideale bodem voor de bacteriën. Om de sludge te verwijderen is het zaak om de tank af en toe open te maken en volledig schoon te maken. U zult verbaasd staan over de hoeveelheid troep. Heeft u geen mangat dan wordt het tijd om er een te maken. Bij kleine tanks kunt u er eentje maken op dezelfde manier als de BOBflens. Bij grote tanks kan worden besloten op een professionele manier een gat in de tankwand te snijden. Ter voorkoming van explosiegevaar gebeurt dit met behulp van een hogedruk waterstraal onder toevoeging van een abbrassief (bijv. grit).

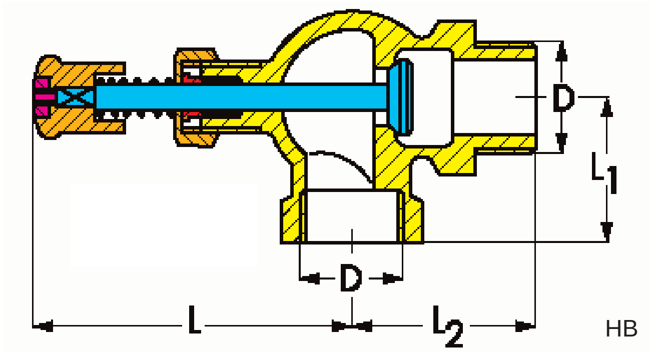


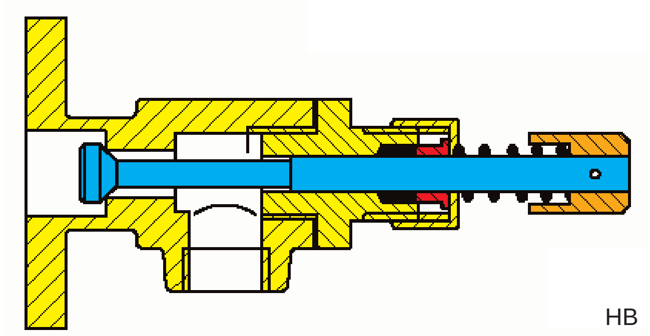


Het schoonmaken en het gelijktijdig gereed maken om aan de tank te kunnen lassen gaat het beste met stoom. U krijgt dan een mooi schoon oppervlak. Ga vooral niet lassen aan de tank als deze niet goed ontgast is. De zelfontsteking-temperatuur van gasolie is 325 ºC. Dit is tijdens het lassen zo bereikt.
Als de tank toch open is heeft u gelijk de gelegenheid om de 1" sokken voor het minimum alarm en de schakelaar voor de overvulbeveiliging aan te brengen. Is de ontluchting op de goede maat? Deze hoort 1,25 maal de diameter van de vulleiding te zijn.
Let goed op eventuele (corrosie) gaatjes. De anaërobe bacteriën scheiden een zuur af die in korte tijd de tankwand kunnen perforeren.
Een tank die deel uitmaakt van de scheepshuid is daarom niet zo'n goed idee. Anaërobe bacteriën kunnen door 8 mm corroderen in 1 jaar! De eventuele corrosie is aan de binnenkant van de huid niet zien en de dikte verschillen zijn zeer moeilijk te meten daar de corrosie gaatjes de structuur hebben van wormgaatjes. De buitentemperatuur wordt ook te snel aan de brandstof doorgegeven enz.
Als de tank helemaal blank is kunt u deze conserveren met 2 componenten hydrauliek (olie) bestendige verf. Dan krijgt u ook geen roestdeeltjes meer in de filters.
Zit de tank vast genoeg? Een volle bunkertank kan een aardig gewicht hebben en als dat levendig wordt kunt u beter niet in de buurt zijn.

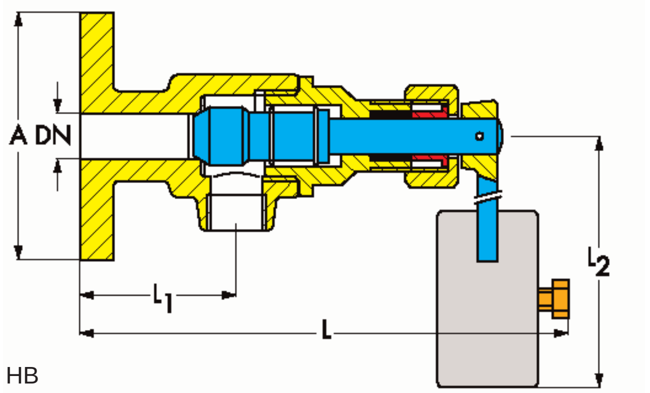


Een waterkraan heeft niets te zoeken op een brandstoftank

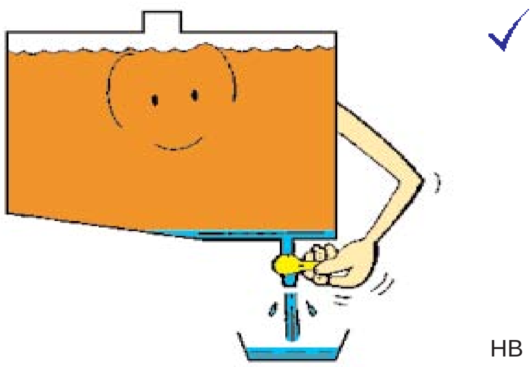




Zelfsluitende kranen, veersluitend.



Zelfsluitende kraan, gewichtsluitend.









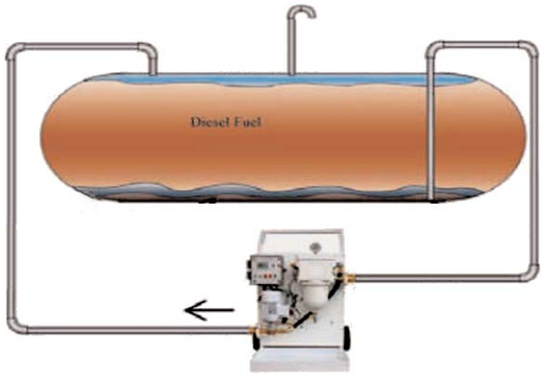
Zijn alle afsluiters, behalve de aanvoerleiding naar de motor, zelfsluitend (gemaakt)? Dit geldt ook voor het wateraftapkraantje! Als ze (nog) niet zelfsluitend zijn dan kunt u de afsluiter het best afdoppen, zodat er geen ongewild uittreden van de brandstof mogelijk is.

Brandstof dialyse





Heeft u vuil in de brandstof of is er wat veel water geleverd dan is het zaak om de tank inhoud rust te geven waardoor het water naar beneden kan zakken. Via de waterzak kan het dan afgetapt worden. Helaas blijft het vuil in de tank. Dit kunt u oplossen door via een pomp en een filter de brandstof of in een andere tank te pompen of de brandstof rond te pompen. Dit proces wordt "fuel cleaning" of "fuel shining" genoemd.





Voor ons motorzeilschip Margeja hebben we een miniatuur uitvoering die mee gaat op reis. Je weet in het binnenland van Polen of in de Baltische staten nooit welke kwaliteit je krijgt. De Poolse rivieren zijn regenrivieren en de kans bestaat dat er (te) weinig water staat en je meer brandstof verbruikt dan normaal. Je zult maar leeg zijn en dan wil je wel.
In deze gevallen wordt de brandstoftank gevuld via het "dialyse apparaat" om zeker te zijn van schone brandstof. Het zelfaanzuigend SU pompje is van een Morris en heeft een opbrengst van ongeveer 50 liter per uur. Het filter is van een Opel Astra en is in staat om ook het water er uit te halen. De schade bij de autosloperij was 45 €. We hebben het eerst met een pompje uit een autobrandstof tank geprobeerd. Helaas zijn deze niet zelfaanzuigend en worden ze te heet daar ze onvoldoende gekoeld worden.
Er zijn ook professionele sets te koop maar van de prijzen schrik je. Het wordt veel in Amerika toegepast. Door te Googelen is er meer informatie te vinden.













